VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 277)
z dnia 13 marca 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 277)

13 marca 2019 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 3259).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emilian** dyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Michał Naruszewicz** główny specjalista w Ministerstwie Finansów, **Michał Borowiec** zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz **Tomasz Jakubowski** dziennikarz z portalu Wirtualny Nowy Przemysł Polskiego Towarzystwa Wspierania Przedsiębiorczości.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki, Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego Kancelarii Sejmu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Witam na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury panie i panów państwa posłów. Proszę państwa, wśród zaproszonych gości jest pan minister Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury, witam serdecznie. Wraz z panem ministrem jest pan Jarosław Waszkiewicz, dyrektor Departamentu Dróg Publicznych – witamy serdecznie pana dyrektora wraz z całym zespołem pana ministra. Najwyższa Izba Kontroli – pan Tomasz Emilian, witamy serdecznie. I główny inspektor transportu drogowego, pan Alvin Gajadhur, bez munduru trudno pana zauważyć.

Drodzy państwo, mamy dzisiaj w porządku obrad pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, druk 3259. Ten druk zapewne został państwu dostarczony. Czy do porządku obrad są jakieś uwagi? Nie widzę. Wobec powyższego proszę o przedstawienie uzasadnienia pana ministra Andrzeja Adamczyka.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, mam zaszczyt przedstawić projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, który jest projektem rządowym. Pozwolę sobie przybliżyć tło, powody i wyjaśnić, co projekt w sobie zawiera.

Dla retrospekcji – otóż główny inspektor transportu drogowego przejął z sukcesem obecny system poboru opłaty elektronicznej pobieranej za przejazd samochodów po drogach krajowych z dniem 3 listopada 2018 r. Rozmawialiśmy o tym na nadzwyczajnym posiedzeniu zacnej Komisji Infrastruktury, przybliżaliśmy proces przejęcia, mówiliśmy o efektach, o przewidywanych i nieprzewidywanych trudnościach, które oczywiście wystąpiły. Ale zawsze przy tak dużym przedsięwzięciu mają miejsce wydarzenia tego typu. Po przejęciu okazało się, że obecnie funkcjonujący system poboru opłaty elektronicznej zawiera przestarzałe rozwiązania technologiczne, a to oznacza konieczność zastąpienia ich całkowicie nowym systemem. W związku z tym w dniu 25 października 2018 r. zawarta została umowa pomiędzy GITD a Instytutem Łączności na wykonanie prac badawczo-rozwojowych, dotyczących nowego systemu poboru opłat. W ramach realizacji tej umowy Instytut Łączności przygotowuje koncepcję nowego systemu poboru

opłaty elektronicznej. Koncepcja ta będzie realizowana z uwzględnieniem celów państwowych i ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, przez koncentrację wszystkich kompetencji dotyczących Krajowego Systemu Poboru Opłat w ramach organu administracji publicznej, przez wzmocnienie kontroli ministra właściwego do spraw transportu nad organem bezpośrednio zarządzającym Krajowym Systemem Poboru Opłat, a także przez zapewnienie właściwej ochrony bezpieczeństwa danych, które są gromadzone w Krajowym Systemie Poboru Opłat, a są ważne z punktu widzenia interesów państwa oraz zapewniają możliwość współpracy z innymi systemami państwowymi.

Pragnę po raz kolejny zwrócić uwagę wszystkim tym, którzy poddają w wątpliwość te trudne przecież przedsięwzięcia, że to państwo dalej nie tylko nadzoruje, ale także i bezpośrednio zarządza i będzie zarządzało nowym system poboru opłat, tak jak zarządza obecnym. Ważna jest elastyczność tego systemu w trakcie jego eksploatacji. To jest tak, że jeżeli jesteśmy związani z podmiotem biznesowym, zmiany w systemie wymagają zgody drugiej strony. Często jest to poprzedzone żmudnymi negocjacjami pierwotnych warunków umowy. Wiele doświadczeń w innych obszarach kompetencji naszego państwa dowiodło, że zarządzający systemem nie wyraża zgody na zmiany, szybkie innowacje, na połączenie z innymi systemami państwowymi. Kiedy mówię o elastyczności mam na myśli wszystkie działania, które pozwalają łączyć system poboru opłat z innymi systemami państwowymi. Mam na myśli łączenie zasobów państwa. Bo państwo polskie posiada również inne systemy, chociażby system dzisiaj eksploatowany przez ministra finansów – system nadzoru nad przewozami. Państwo polskie również może w tym wypadku korzystać ze wspólnych zasobów informacji, ze wspólnych elementów, z samych nowoczesnych instalacji teleinformatycznych. To jest właśnie elastyczność, która może mieć miejsce w przypadku, kiedy system jest zarządzany bezpośrednio przez państwo.

Aby umożliwić realizację wyżej wymienionych celów konieczne jest stworzenie nowego jądra informatycznego, systemu zawierającego łącza telekomunikacyjne, zapewniające możliwość wykorzystania nowych rozwiązań technologicznych – czyli będzie to satelitarny system poboru opłat elektronicznych. Oznacza to odejście od poboru opłaty elektronicznej z użyciem systemu mikrofali na rzecz systemu satelitarnego. Pragnę jeszcze raz podkreślić – wymaga to stworzenia nowego jądra informatycznego, a to z kolei wymaga bardzo zaawansowanej wiedzy i bardzo zaawansowanych kompetencji, jeżeli chodzi o tworzenie tego typu produktu. Chodzi o stworzenie tego typu instrumentu, jakim jest nowoczesne jądro informatyczne.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury wśród jednostek sektora publicznego istnieje potencjał wykonawczy dla zbudowania właśnie takiego jądra systemu. Funkcjonują jednostki państwowe, które są w stanie własnymi siłami zrealizować takie właśnie przedsięwzięcie. Kiedy z jednej strony mówimy o elastyczności, a z drugiej strony mówimy o kompetencjach jednostek publicznych, kompetencjach jednostek kontrolowanych przez państwo, to musimy również zwrócić uwagę na jeden aspekt. Mianowicie aspekt bezpieczeństwa, jeżeli chodzi o informacje, które są uzyskane dzięki funkcjonującemu systemowi poboru opłat. W celu zapewnienia kontroli państwa nad systemem poboru opłat zdecydowaliśmy… Aby zapewnić możliwość powierzenia wykonywania usług z zakresu projektowania, budowy, rozwoju, wdrożenia lub wsparcia urządzeń i elementów systemu teleinformatycznego, służącego do poboru opłaty elektronicznej oraz kontroli prawidłowości uiszczania tej opłaty na zasadzie wyłączności, zgodnie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2014 r., oznaczonych symbolem 2014/24/UE w sprawie zamówień publicznych uchylających dyrektywę 2004/18/WE oraz z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 – Prawo zamówień publicznych...

W projektowanej ustawie zawarto delegację do wskazania podmiotu publicznego, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1–3 Prawo zamówień publicznych do realizacji usług związanych z systemami teleinformatycznymi, służącymi do poboru opłat elektronicznych. Podmiotem tym mogą być jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów o finansach publicznych, państwowe jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej, osoby prawne utworzone w szczególnym celu zaspokajania potrzeb o charakterze powszechnych, nie mających charakteru przemysłowego ani handlowego,

jeżeli podmioty, o których mowa w punkcie 1 i 2 pojedynczo lub wspólnie, bezpośrednio lub pośrednio przez inny podmiot, finansują je w ponad 50% lub posiadają ponad połowę udziałów lub akcji lub sprawują nadzór nad organem zarządzającym lub mają prawo do powoływania ponad połowy składu organu nadzorczego lub zarządzającego i także, o ile osoba prawna nie działa w zwykłych warunkach rynkowych, jej celem nie jest wypracowanie zysku i nie ponosi strat wynikających z prowadzenia działalności. Z katalogu tych podmiotów wynika, że podmiotem wyznaczonym może być instytut badawczy. Podmiot ten będzie dysponował prawem wyłącznym do wykonywania tych usług. Mając na uwadze szczególny przypadek powierzenia realizacji zadań poza trybami przewidzianymi w ustawie – Prawo zamówień publicznych, podmiot wyznaczony będzie zobligowany przepisami projektowanej ustawy do wykonania kluczowych części usług samodzielnie. Takie rozwiązanie daje gwarancję zbudowania bezpiecznego systemu. Zgodnie z wcześniejszymi założeniami dalsza eksploatacja systemu pozostaje zadaniem głównego inspektora transportu drogowego, w związku z tym ustawa nie powoduje żadnych dodatkowych konsekwencji poza tymi wskazanymi w ustawie przekazującej system poboru opłat głównemu inspektorowi transportu drogowego.

Jedyną zmianą poprzedniej koncepcji jest umożliwienie zrealizowania samego systemu teleinformatycznego przez podmiot, który ma do tego prawa wyłączne, a nie przez podmiot wyłoniony w drodze postępowania przetargowego. Pozostałe elementy systemu i całość eksploatacji wykonana będzie bezpośrednio przez głównego inspektora transportu drogowego. I gdyby ktokolwiek miał jakiekolwiek wątpliwości – miałyby się pojawić pytania – to pragnę je uprzedzić, informując, że oto własnymi siłami główny inspektor transportu drogowego będzie realizował czynności związane z zapewnieniem obsługi wszystkich procesów biznesowych w ramach nowego Krajowego Systemu Poboru Opłat w wyniku przygotowywanych konkurencyjnych postępowań przetargowych w zakresie: zapewnienia wyposażenia i utrzymania Centrum Przetwarzania Danych, zapewnienia sieci dystrybucji dla użytkowników viaToll, utylizacji sprzętu ESPO, zapewnienia transmisji danych, obsługi płatności bezgotówkowych, dostarczenia systemu raportowego, zapewnienia magazynu, w tym obu MJK Logistyki, strony www, materiałów marketingowych, reklam, aplikacji mobilnych, telefonicznego centrum obsługi klienta, infrastruktury przydrożnej, dostarczenia i wyposażenia Centrum Ręcznej Weryfikacji Zdarzeń, dostarczenia serwisu OBU, archiwum Krajowego Systemu Poboru Opłat, wysyłki, zapewnienia sieci dystrybucji pośredniej, zapewnienia narzędzia rozliczeniowego. Główny inspektor transportu drogowego dalej te zadania będzie prowadził. Jeszcze raz powtórzę – nowe jądro systemu teleinformatycznego, które zostanie zbudowane przez podmiot zewnętrzny, ale podmiot kontrolowany przez państwo.

Szanowni państwo, decyzją Zespołu ds. Programowania Prac Rządu z dnia 27 lutego 2019 r. projekt ustawy został wpisany do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UD-481. 27 lutego br. skierowany został pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów. Uwagi zostały zgłoszone i uwzględnione, projekt został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów na posiedzeniu w dniu 4 marca, a przez Radę Ministrów w dniu 5 marca. Panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, wnoszę i proszę o pozytywne zaakceptowanie przedłożonego projektu ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. W takim razie jesteśmy po uzasadnieniu projektu. Otwieram debatę. Jest czas dla państwa posłów. Proszę o pytania. Widzę, że pan minister Grabarczyk się zgłasza, proszę bardzo. Pan poseł Suchoń i następne zgłoszenia.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, wydaje się, że wpadamy w gigantyczną pętlę. To prawda co mówił pan minister, że system poboru opłat, który funkcjonuje w Polsce, ma już 10 lat. Założenia, które legły u podstaw jego skonstruowania są mniej więcej z tego okresu. Wówczas trwało postępowanie przetargowe – podkreślmy, że w pełni konkurencyjne – które nastręczało sporo kłopotów i problemów, bo w pierwszym etapie mieliśmy mnóstwo ofert, mnóstwo pytań,

na które musieliśmy udzielać odpowiedzi, ale dbaliśmy, aby to postępowanie było w pełni transparentne i konkurencyjne. Udało się – ostatecznie były dwie oferty, dwa konkurencyjne systemy. System satelitarny, który okazał się ostatecznie droższy i system oparty na mikrofalach, ten, który został ostatecznie wdrożony. W istocie rzeczy, system ten miał zagwarantować skuteczny, sprawny pobór opłat od tych, którzy korzystają z dróg. Dlaczego mówię o pętli? Bo dziś nie mówimy tylko o wymianie na nowszy. Mówimy o tym, aby nie tylko pobierać opłaty za korzystanie z dróg, ale aby stworzyć kolejną służbę specjalną – służbę w którą przemianujemy Inspekcję Transportu Drogowego, która będzie zbierać inne dane, a nie tylko potrzebne na egzekwowanie należności za korzystanie z autostrad, dróg ekspresowych, a także wskazanych odcinków dróg krajowych. Czyli będziemy multiplikowali kolejny element państwa policyjnego. Wobec takiego pomysłu należy powiedzieć kategoryczne – nie. Odnowienie systemu poboru opłat jest zadaniem, które powinno być skutecznie zrealizowane. Nie dość, że pan minister zaproponował drogę na skróty i zrezygnował z transparentnego, w pełni konkurencyjnego systemu. Przechodziliśmy to w ubiegłym roku, od listopada został wdrożony nowy model. Ale to, co teraz pan proponuje, to, czemu w istocie służy ta nowelizacja ustawy o drogach publicznych, to jest rozbudowywanie państwa policyjnego. I wyraźnie zostało to wskazane w uzasadnieniu do ustawy.

Uzasadnienie do ustawy w zasadzie eksponuje ten jeden cel. Został on zawarty na stronie 3 w pkt 5 celów, które przyświecają tej nowelizacji – „usprawnienie przekazywania danych odpowiednim służbom”. Pytanie, które się nasuwa, czy minister infrastruktury nie zmarnował czasu. Mamy czwarty rok rządów – pytanie, czy pan minister wykorzystał ten czas, aby z innymi partnerami w ramach Wspólnoty Europejskiej, z innymi członkami tej wspólnoty rozpocząć prace nad takim systemem, który byłby powszechnym w Unii Europejskiej, tak aby jedno urządzenie pokładowe wystarczało kierowcom, którzy operują na wspólnym rynku i w ten sposób rozwiązywał problem polskich kierowców. Nie sądzę, że po wprowadzeniu takiego rozwiązania, które będzie rozwiązaniem totalnej inwigilacji kierowców na polskich drogach, pan minister przebije się z takim pomysłem w Strasburgu, czy też w Komisji Europejskiej w Brukseli. Ale to jest zadanie dla nowoczesnego zarządcy ruchem na polskich drogach. To jest wyzwanie, a nie droga na skróty z pominięciem procedur przetargowych i stworzenie systemu, który będzie tak naprawdę systemem inwigilacji, elementem państwa policyjnego.

Proszę o odpowiedź na pytanie, czy pan minister, czy pana resort próbował zainspirować swoich partnerów z Unii Europejskiej w budowie takiego jednego, wspólnego systemu? Dodam, że być może wówczas okazałoby się dużo łatwiejszym opanowanie uśrednienia ceny przejazdu na tych drogach płatnych, które dziś są poza zarządem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To byłabym szansa na to, aby zmniejszyć obciążenia, którym podlegają polscy kierowcy. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, widzę pan minister od razu chciałby odpowiedzieć, tak panie ministrze? Jest gotowość?

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Jeżeli jest taka możliwość i pan przewodniczący pozwoli, to bardzo proszę, bo może uprzedzę w swojej odpowiedzi inne pytania, które się tutaj pojawią, na które zresztą czekamy, bo przecież po to jest ta debata.

Pan minister pytał, czy właściwie wykorzystaliśmy czas. Panie ministrze, dzisiaj użytkowany system jest faktycznie przestarzały i nikt do nikogo nie ma o to pretensji. Pamiętamy, że jest on wytworem inżynierów, technologów, i który to produkt powstał w drugiej połowie pierwszych 10 lat tego wieku. Czyli tak naprawdę on nie liczy sobie 9 lat, ale dużo więcej, jeśli chodzi myśl techniczną i jeżeli chodzi o zastosowane technologie i wiemy o tym. Kiedy pyta pan, czy zmarnowaliśmy czas… Przypomnę, deadline był 2 listopada 2018 r. Do tego momentu obowiązywała umowa. Faktycznie toczyło się postępowanie przetargowe na nowego operatora, na nowy system poboru opłat, nowego operatora systemu poboru opłat. Ponieważ musieliśmy zapewnić ciągłość poboru opłat po 2 listopada 2018 r., musieliśmy sobie udzielić odpowiedzi na pytanie, czy rozstrzy-

gamy postępowanie przetargowe i wiążemy się umową z nowym operatorem na lat 5, 8, 6, 3… Chociaż z ekonomicznego punktu widzenia trzy – już odpowiadam panu posłowi Żmijanowi – zostało ocenione jako absolutnie nie do zastosowania. Czekamy kolejne 4–5 lat na to, co się wydarzy, nie mogąc tak naprawdę budować systemu, bo nie można go budować i instalować gdzieś w oddaleniu… Zbudować można, ale nie można go realizować w oddaleniu od miejsca, gdzie będzie on zainstalowany, bo to umowa z operatorem wyklucza. Czy też decydować się na przejęcie systemu, działanie niezmiernie ryzykowne i niezmiernie trudne. Niezmiernie ryzykowne dlatego, że zagrożona jest w takiej sytuacji ciągłość poboru opłat. A jeżeli uznamy, że jest to średnio kwota 5 mln zł na dobę lub więcej, to możemy sobie wyobrazić, jak znaczne szkody mogą wystąpić albo jakiej wielkości szkody mogą wystąpić w finansach publicznych. To jest przede wszystkim pytanie, na które trzeba było znaleźć odpowiedź. Czy decydujemy się na takie przedsięwzięcie. Po pierwsze, przejmujemy system poboru opłat i budujemy nowy system poboru opłat. Bo co do tego, że technologicznie jest on przestarzały, to nikt nie ma żadnych wątpliwości i z tego się cieszę. Mamy w tym miejscu wspólny mianownik. Konkurujemy i prowadzimy spór co najwyżej w liczniku. Ale co do tego, że powinien zostać przygotowany nowy system poboru opłat, nikt nie ma wątpliwości.

Podołaliśmy wszystkim terminom. Płynnie przejęliśmy system poboru opłat do tego stopnia, że po kilku tygodniach, trzy tygodnie od przejęcia systemu poboru opłat kierowane były pod moim adresem pytania, kiedy przejmiemy system poboru opłat. Kiedy mówiłem, że został przejęty powiedziano, że niemożliwe, bo nic o tym nie było słychać, nikt nic nie mówił – i o to chodziło, żeby dzięki wysiłkowi całego dużego zespołu osób to przejęcie było możliwe. Stało się tak dzięki pracownikom Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych, którzy przekazywali system, a przede wszystkim dzięki głównemu inspektorowi, pracownikom Głównego Inspektora Transportu Drogowego – głównemu inspektorowi i jego zespołowi – dzięki naszym partnerom, dzięki Instytutowi Łączności. Muszę w tym miejscu podziękować panu ministrowi Markowi Zagórskiemu, który nas bardzo mocno wspierał w tych działaniach. Mówię to dzisiaj bardzo wyraźnie, bo było naprawdę trudno i momentami wydawało się, że jest wręcz… Znaczy że wypadki mogą potoczyć się różnie. Zdecydowaliśmy się przejąć stary system poboru opłat, aby móc budować nowy system poboru opłat.

W żaden sposób nie mogę zrozumieć, dlaczego pan, panie ministrze, mówi o totalnej inwigilacji… Ale panie ministrze…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Uprzejmie proszę, żeby nie polemizować. Głos ma pan minister…

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

To jest pytanie retoryczne, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Głos ma pan minister. Gdy pan minister Grabarczyk zechce, to udzielę mu głosu. Ale na razie…

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

To jest forma pytania retorycznego. Otóż nie potrafię zrozumieć… Robię wszystko, ażeby nie pozwolić sobie na żadne filipiki polityczne, bo ta dzisiejsza debata nie powinna mieć żadnego zacięcia politycznego. Nie powinna mieć, panie ministrze. Nie powinniśmy mówić o totalnej inwigilacji.

Odpowiadając na pytanie pana ministra Grabarczyka, powiem państwu, skąd ten pomysł. Mianowicie pomysł ten wynika z pakietu mobilności. Pakiet mobilności, ogłoszony w Parlamencie Europejskim, mówi również o nowoczesnym systemie – zunifikowanym, uniwersalnym, nowoczesnym systemie poboru opłat, który konieczny jest do zbudowania we wszystkich państwach Unii Europejskiej. System, który pozwoli – tak jak właśnie stwierdzał w swojej wypowiedzi pan minister Grabarczyk – dzięki jednemu urządzeniu przemierzyć Europę i taki jest cel tego działania. Kiedy rozmawiałem z urzędnikami Komisji Europejskiej, kiedy rozmawiałem z panią komisarz Bulc, co autor miał na myśli, pisząc w projekcie pakietu mobilności o nowoczesnym systemie poboru

opłat, czy system taki jak do tej pory stosowany w Polsce, czy system satelitarny, usłyszałem oczywiście, że nie po to Unia Europejska posiada swojego satelitę, żeby z niego nie korzystać. Więc wszystko wskazuje na to, że prawdopodobnie docelowo będzie to system satelitarny.

Kiedy pan mówi o systemie nowoczesnej inwigilacji, to pragnę bardzo wyraźnie podkreślić – Inspektor Transportu Drogowego nie robi nic więcej w chwili obecnej i nie będzie robił nic więcej poza tym, co dzisiaj ma opisane w ustawie, mało tego, co dzisiaj realizuje, administrując systemem poboru opłat. Jeżeli ma pan jakąkolwiek wątpliwość i ktokolwiek po pana pytaniu – dzisiaj jest tak, że służby, które pragną zdobyć informacje na temat leżący w obszarze kompetencji administratora systemu poboru opłat, a zadają pytanie związane z wiedzą operatora, muszą się do niego o to zwrócić. Różnica polega tylko na tym, że instytucje będą miały bezpośredni dostęp do bazy. Tylko taka różnica. Dokładnie dzisiaj przepisy prawa w sposób jasny regulują, jakie informacje leżą w zakresie dostępności. Więc nie jest to system inwigilacji. Systemy o których mówimy, że są systemami zunifikowanymi, pozwalają przede wszystkim uszczelniać system podatkowy państwa. Pozwalają śledzić produkty szczególnie wrażliwe. Chyba że postulujecie państwo, aby wrócić do stanu rzeczy, który miał miejsce jeszcze przed kilkoma laty i mówić, że nie da się nadzorować transportu towarów wrażliwych, że nie da się nadzorować transportu paliw, ani transportu innych materiałów. Mam nadzieję, że to nie idzie w tę stronę i nie to miał na myśli pan minister Grabarczyk mówiąc o systemie nowoczesnej inwigilacji.

Jeszcze jedna informacja. Panie ministrze, system który jest tworzony, bo jest on na razie na etapie koncepcji, musi i będzie współpracował z systemami europejskimi poprzez zapewnienie w ramach EADS tej współpracy. Jest to poza wszelką dyskusją – system ten będzie wpięty w system europejski. Jeżeli ktoś będzie mówił, że ktokolwiek kogokolwiek inwigiluje, to być może i również z poziomu Brukseli ktoś kogokolwiek będzie inwigilował, oczywiście w ramach prawnych, które obowiązują. Postawmy sprawę jasno. Nie budujemy systemu, który jest systemem wyłączonym z systemu europejskiego, który jest systemem niezależnym, autonomicznym i niedostępnym. Mam nadzieję, że rozwiałem wątpliwości pana ministra. Dziękuję za to pytanie, bo ono było dalece, że tak powiem, kontrowersyjne, ale mam nadzieję, że wszystko jest jasne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Widzę, że są dwa zgłoszenia. Panie ministrze, za chwileczkę, najpierw pan poseł Suchoń. Później pan poseł Grabarczyk.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, na początek, panie ministrze, pragnę, żeby jednak osoby, które nas słuchają – a myślę, że ich jest wiele – nie były wprowadzane w błąd. Otóż chcę powiedzieć, że transport towarów wrażliwych, który powinien być nadzorowany i monitorowany, dzisiaj jest nadzorowany i jest monitorowany. Przyjmowaliśmy rozwiązanie, które umożliwia tego typu nadzór i to rozwiązanie funkcjonuje – z tego co mówią nam przedstawiciele Ministerstwa Finansów – więc nie ma potrzeby dublować i budować kolejnego systemu, który będzie robił dokładnie to samo. Ja to mówię w trosce o finanse publiczne, ponieważ to powinno być również przedmiotem naszej poselskiej, a także pana – ministerialnej – troski. Żeby dobrze zobrazować rzeczywistość, musimy scharakteryzować sobie sytuację, w której jesteśmy. Otóż, po tych wszystkich zawirowaniach ustawowych można powiedzieć, że główny inspektor doczołgał się do przejęcia tego systemu, bo trudno nazwać to, co się stało, takim – powiedziałbym – modelowym, przykładowym przejęciem. Mówiliśmy o tym w trakcie posiedzenia Komisji, gdzie rozpatrywaliśmy projekt ustawy, że to będzie niezwykle trudne przedsięwzięcie, które – po pierwsze – oznaczało, że ten obszar będzie znacjonalizowany, zmonopolizowany. Po drugie, że te wszystkie koszty, które dotyczą systemu, a które w formie przetargu są jawne, czytelne, można odnieść do innych ofert konkurencyjnych. W wyniku przejęcia takiego modelu, który pan minister zaproponował

– czyli przejęcia przez głównego inspektora w zarządzanie całego systemu – staną się nieczytelne, nietransparentne i niemożliwe do oszacowania i określenia.

Muszę powiedzieć, że kiedy rozmawialiśmy na ten temat podczas poprzedniej Komisji, pańscy urzędnicy śmiali się, że pytamy o koszty. Czułem się wtedy zbulwersowany. Jeżeli chodzi o środki publiczne, to posłowie mają prawo, ale przede wszystkim obowiązek zadawać pytania dogłębne, a rząd ma obowiązek odpowiedzieć. Ma obowiązek odpowiedzieć. Pierwsze moje pytanie, panie ministrze, brzmi następująco: Ile to wszystko będzie kosztowało? Państwo w uzasadnieniu do ustawy wpisali wszędzie zero, natomiast sami podnosicie, że to nie powinno więcej kosztować. Ale właśnie mamy tu sformułowanie „nie powinno". Czyli ile de facto będzie to kosztowało, tego nikt nie wie. Mało tego – przepisy ustawy mówią wprost, że publikowana będzie tylko informacja o tym, kto takie zlecenie otrzymał, natomiast nie będzie publikowanej informacji o kosztach takiego zlecenia.

Panie ministrze, jeżeli mówimy o systemie i jego elastyczności, to w przypadku akurat tego systemu oznacza to tyle, że nie trzeba organizować przetargu, nie trzeba zapraszać firm, które się specjalizują w danych dziedzinach, żeby przedstawiły swoje konkurencyjne oferty. Decyzję podejmie urzędnik, który będzie siedział za biurkiem – czy idziemy w tym kierunku, czy idziemy w innym kierunku. Jeżeli zmieni się koncepcja, zmieni się jego przełożony, przyjdzie przełożony z nową koncepcją – to ta pierwsza wybrana koncepcja zostanie porzucona i rozpocznie się praca nad inną koncepcją, co oznacza zmarnowane środki publiczne. Dlatego, panie ministrze, mówię o tym, że środki publiczne są ważne. Kiedy mówimy o systemie satelitarnym i przejściu na nowy system, to też nie widzę troski o to, aby to było spójne z tym, co mówią nasi europejscy partnerzy, a o czym mówił pan minister Grabarczyk. Dzisiaj wy już zaczynacie myśleć o systemie satelitarnym, podczas gdy może należałoby najpierw usiąść z partnerami europejskimi i zastanowić się, czy można wspólnie zbudować taki system. Przecież przyjęliśmy dwa lata temu rozwiązania, które umożliwiają stworzenie jednolitego obszaru płatności za korzystanie z dróg na terenie całej Europy. Pytam, panie ministrze, czy podległe panu ministrowi służby rozpoczęły prace, żeby te przepisy wdrożyć? Czy dzisiaj jest tak, że polski właściciel firmy transportowej wykupując usługę, czy rozliczając korzystanie z dróg w generalnej dyrekcji może również rozliczyć korzystanie z dróg w Niemczech, w Austrii, we Włoszech, we wszystkich tych państwach, w których funkcjonuje system poboru opłat. Takie było zamierzenie tych przepisów, które przyjęliśmy w Wysokiej Izbie. Co zrobiono w tej sprawie, żeby to funkcjonowało?

Kolejne pytanie, panie ministrze, dotyczy właśnie tego nadzoru. Zgadzam się z panem ministrem, że to nie jest system inwigilacji. Bo to jest system totalnej i permanentnej inwigilacji. Panie ministrze, sam pan powiedział, że były problemy z udostępnianiem przez wykonawców danych. Pan minister powiedział – wystarczy spojrzeć do odtworzenia – półgębkiem, ale powiedział. Szanowny panie ministrze, naprawdę służby specjalne są od tego, żeby dbały o bezpieczeństwo państwa, a nie inwigilowały obywateli, tym bardziej że tak jak powiedziałem, jeżeli chodzi o towary wrażliwe, są przepisy, które umożliwiają nadzór i one są stosowane. Po co zatem budować kolejny system inwigilacji? Chyba tylko po to, żeby minister koordynator mógł sobie postawić u siebie na biurku monitor i on-line przeglądać, gdzie kto jedzie. To jest niezdrowe zainteresowanie. Panie ministrze, mam do pana wielki żal. Mam wielki żal o to, że przychodzi pan tutaj do Komisji Infrastruktury – która jest i powinna być Komisją, gdzie rozmawiamy o rozwiązaniach konkretnych, służących obywatelowi – z takim projektem, który służby po prostu totalnej i permanentnej inwigilacji. Nie mogę się z tym zgodzić i nigdy się z tym nie pogodzę. To nie jest istotą tych wszystkich systemów, które są związane z infrastrukturą.

Ostatnia rzecz, o której chcę powiedzieć – kwestia przetargów. Panie ministrze, ja zachęcam do tego, żeby jednak cofnąć się o krok, zrezygnować z powierzenia państwowym jednostkom budowy tego systemu, bo przecież pan minister dobrze wie, tak jak ja i wszyscy tutaj obecni wiemy, że koszty budowy tego typu rozwiązań przez służby państwowe są o wiele wyższe niż te, które ponosi się w przypadku, kiedy to zlecenie jest przedmiotem konkurencyjnego przetargu. Naprawdę – oglądajmy tę złotówkę, patrzmy na wydawane środki, bo przecież obywatele płacą podatki i te podatki powinny być

wydawane racjonalnie. Z uwagi na kwestie właśnie tej racjonalności wydawania środków publicznych, ale i również kwestie związane z wątkami inwigilacji w tym projekcie, wnoszę o odrzucenie tego projektu ustawy. I naprawdę, panie ministrze, zachęcam do tego, żebyśmy usiedli, wspólnie zastanowili się nad tym, jak ten system najlepiej zbudować, w jakiej perspektywie, tak żeby on służył Polakom w tym celu, do którego jest system poboru opłat powołany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, może faktycznie zacznę od rysu historycznego, od którego pan zaczął. Zgadzamy się tylko w jednym, że system rzeczywiście funkcjonował prawie 10 lat i umowa wygasła 2 listopada. Wszystko inne dzieli nas w ocenie tej sytuacji i w ocenie przedsięwzięć, które miały i mają miejsce. Jeżeli pan mówi dzisiaj, że zarządzający systemem może się na coś zgadzać albo nie zgadzać, to chciałbym coś przypomnieć. Operatorem systemu była firma Kapsch i wdrożyła system viaToll. Zarządzającym była Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a nadzorującym Główna Inspekcja Transportu Drogowego. Firma wyłoniona została w drodze transparentnego postępowania przetargowego, o czym mówiliśmy. Zbliża się kres tejże umowy, kroki trzeba podjąć stosownie wcześnie – rzeczywiście, tutaj resort nie popisał się refleksem, bo rok uciekł. Dopiero w grudniu 2016 generalna dyrekcja ogłosiła postępowanie na trzy lata. Czy to dobrze, czy źle, to jest zupełnie inna kwestia. Mieliśmy przekonanie, że chodzi o czas przejściowy, który byłby potrzebny do podjęcia rozmów z Unią Europejską, z Komisją Europejską na temat spójnego, jednolitego systemu – takiego, którego jak wszyscy wiemy oczekują przewoźnicy – aby na jednym urządzeniu pokładowym przejechać z Warszawy do Madrytu i nie zatrzymywać się w żadnym miejscu. Ale, panie ministrze, pana doświadczenia – gdy odwołuje się pan do pakietu mobilności – i efekty negocjacji w sprawie pracowników delegowanych jednoznacznie mówią o tym, że wiedział pan, że te rozmowy, które byłyby ewentualnie przed panem, po prostu nie miałyby szans powodzenia. To jest jedna kwestia.

Na ostatnim posiedzeniu Komisji w trybie art. 152 rzeczywiście zadaliśmy wiele pytań panu ministrowi, na które niestety nie wszystkie otrzymaliśmy odpowiedzi. Na zakończenie prosiłem w swoim wystąpieniu o udzielenie odpowiedzi na piśmie – do dzisiaj tychże odpowiedzi nie ma. A pytanie jest kluczowe: Kto w tej chwili faktycznie nieformalnie, bo formalnie wiemy, kto faktycznie jest w tej chwili operatorem? Domyślam się, że oczywiście firma Kapsch. Ale moje pytanie w związku z tym brzmi: Na jaki czas zawarta została umowa z firmą Kapsch na ten przejściowy okres. Pytałem też bardzo jednoznacznie o daty zawarcia tejże umowy i oczywiście zgody na zawarcie takiej umowy poza trybem oferty publicznej. Te pytania w dalszym ciągu będziemy zadawać i oczywiście czekamy na odpowiedź na nie.

To, co miało miejsce w styczniu 2018 r., kiedy postępowanie przetargowe zostało unieważnione i oczywiście ustawową decyzją pobór opłat został przeniesiony do Inspekcji Transportu Drogowego… Później byliśmy świadkami po prostu chaosu i oczywiście – tak trzeba to nazwać – nieudolności w załatwieniu tejże poważnej sprawy. Bo przecież opinia publiczna także była elektryzowana informacjami. Pamiętamy o przetargu na doradztwo, o jakiejś firmie z Budapesztu, która miała zbudować system. Nie wiemy, czy to było zwieńczone jakimiś efektami, czy jakie koszty zostały poniesione i oczywiście szereg innych zabiegów, w tym właśnie listy intencyjne z Ministerstwem Cyfryzacji i szeregu innych jednostek. O to też pytałem, bo to wszystko są koszty. Chcieliśmy się właśnie dowiedzieć, jakie były koszty tego przejęcia i jakie są koszty funkcjonowania, a także na jak długo zawarta została umowa w tej chwili – to są kluczowe kwestie.

Mówiąc po ludzki i z tego względu, panie ministrze, że razem współpracowaliśmy w tej Komisji – ja po prostu panu współczuję. Trochę mi pana żal, bo przyniósł pan dzisiaj nie swój projekt. Tak, podał to pan w uzasadnieniu, że gospodarzem tego poboru opłat będzie minister finansów, ponieważ to on kontroluje przewozy. Panie ministrze, mieliśmy wczoraj posiedzenie dotyczące poczty. Na pytanie, kto jest właścicielem poczty

i kto decyzje podejmuje – okazało się, że kancelaria premiera. Panie ministrze – mieszkalnictwo – dużo wcześniej. „Mieszkanie+" także zostało wyłączone z resortu, spod pana kompetencji. W tym przypadku pewnie dobrze, bo to akurat totalna klapa. Ale wczoraj usłyszeliśmy, jeżeli chodzi o pocztę, że ta jednostka wychodzi całkiem nieźle i z dobrymi wynikami chce zakończyć ten rok. Miałby pan się czym pochwalić, a tak na dobrą sprawę… Pytanie kluczowe, co panu zostało w pana gospodarstwie, panie ministrze, bo następne posiedzenie dotyczyło planowania i zagospodarowania przestrzennego i też okazuje się, że podlega to pod ministra inwestycji i rozwoju…

Poseł Małgorzata Chmiel (PO-KO):

Do spółki z ministrem Glińskim.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Do spółki z ministrem Glińskim…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł Chmiel, ja pani udzielę głosu, tylko trzeba do mikrofonu, dobrze?

Poseł Małgorzata Chmiel (PO-KO):

Przepraszam. Tu nie ma właśnie…

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Naprawdę, panie ministrze, to jest poważna sytuacja. Jeżeli o tym mówię to nie dlatego, że to mnie bawi, bo to mnie po prostu smuci. Przecież dzisiaj trzeba wyraźnie powiedzieć… Posłowie pytali o stracony czas. Panie ministrze, naprawdę, po drodze są straty jeszcze z innego tytułu. Już w lutym 2018 r., gdyby pan poszedł najkrótszą drogą, czyli przedłużył – bo było to chyba konieczne – umowę z Kapsch i wykorzystał ten czas do negocjacji z Unią Europejską, nie byłoby tych kosztów oraz innych, które towarzyszą. Mianowicie w lutym mógł pan objąć poborem opłat 234 km dróg ekspresowych i 500 km pozostałych dróg krajowych. To byłyby kolejne przychody. Dzisiaj, na początku 2019 r., można objąć kolejne drogi, ale niestety nie jest to możliwe, dlatego że po prostu zajmujecie się tym, co popsuliście. Zapętliliście się sami na tym ważnym dla naszego kraju problemie, jakim jest pobór opłat, ale po prostu pan, panie ministrze, sam ten problem stworzył. Zatem naprawdę nie da się tutaj zrozumieć pana uzasadnienia, a już na pewno nie da się przyjąć, że jest to racjonalne i transparentne rozwiązanie. Nie możemy tego popierać. Oczywiście podzielam wcześniej wyrażone zdanie, że najlepiej byłoby się z tego wycofać i przyjąć racjonalną ścieżkę wyjścia z tego problemu, ale ta droga na pewno nie jest właściwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan minister Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, dziękuję za pana odpowiedź. W jednym się zgadzamy – elektroniczny system poboru opłat viaToll dał przychody, które pozwalają na sfinansowanie mniej więcej 200 km autostrad, dróg ekspresowych. To jest wielki walor tego systemu, bo w momencie, gdy odchodziliśmy od wcześniejszego modelu winietowego, wpływy z winiet pozwalały na zaspokojenie roszczeń koncesjonariuszy. Czyli jesteśmy do przodu o prawie 12 mld zł, które już zostały wykorzystane na rozwój strategicznej sieci najwyższej jakości dróg w Polsce.

Ale zmartwił mnie pan i w zasadzie wzmógł pan moje obawy, bo zaczynam nabierać podejrzeń, że pan nie zna projektu, z którym pan przyszedł dzisiaj na Komisję. Nie zna pan uzasadnienia – fragment przeczytałem. Przecież my się niepokoimy, że ten system całkowicie wyjdzie spod kontroli publicznej. To pan będzie mógł w drodze rozporządzenia wyznaczyć podmiot, który na zasadzie wyłączności będzie budował, rozwijał, konfigurował ten system. I to jest właśnie to wielkie ryzyko. Po co to pan robi? Tak pan opisał w uzasadnieniu. Między innymi na str. 7 w ostatnim akapicie: „na konieczność elektronizacji przekazywania tych danych wskazują zwłaszcza służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek publiczny" – a pan zaprzecza, że chce pan budować system

permanentnej inwigilacji. Jest to przecież wprost napisane w uzasadnieniu. W innym miejscu przywoływałem już w pkt 5 „Usprawnienie przekazywania tych danych odpowiednim służbom". Napisał pan, że w przyszłości nowy system ma umożliwić zapewnienie współpracy z innymi państwowymi systemami teleinformatycznymi po to, by monitorować pojazdy na drogach publicznych – to jest na str. 2. Na tej samej stronie zaznacza pan, iż „jedyną zmianą poprzedniej koncepcji jest umożliwienie zrealizowania samego systemu teleinformatycznego przez podmiot, który ma do tego prawa wyłączne". To pan, ewentualnie pana następcy, będą wskazywali ten podmiot. Na tym polega to totalne ryzyko, totalne niebezpieczeństwo.

Przecież elektroniczny system poboru opłat, jak sama nazwa wskazuje, ma służyć temu, by skutecznie pobierać opłaty. Nie system winietowy, bo z tym nie byliśmy w stanie sobie poradzić, żeby uszczelnić ten system, żeby były pieniądze na budowę dróg – ponieważ te pieniądze zasilają Krajowy Fundusz Drogowy. Dlatego powstał system viaToll. I jeszcze raz podkreślam, my chcemy współpracować w wypracowaniu takiego modelu, który będzie szczelny, skuteczny, ale będzie też bezpieczny dla obywateli. Bezpieczny dla tych, którzy prowadzą działalność gospodarczą. Jak pan będzie mógł inwigilować ruchy ciężarówek określonej firmy, to te informacje będą mogły być wykorzystywane w jakiś sposób przez konkurencję. Jak ma przedsiębiorca mieć pewność, że tak się nie stanie? Przecież co i rusz słyszymy o wyciekach jakichś poufnych informacji. A po co główny inspektor transportu drogowego ma być szefem służby specjalnej? Być może panu generałowi uśmiecha się taka rola.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To już jest koniec wypowiedzi, tak?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Tak, ja liczę, że pan minister wycofa dzisiaj ten projekt i będziemy współpracować dalej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, to idąc w myśl pana…

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Popieram oczywiście wniosek złożony…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Właśnie. Został złożony wniosek, z tego co usłyszałem od państwa legislatorów jest on poprawnie złożony – wniosek o odrzucenie. Wobec tego, że kończymy debatę, poddaję pod głosowanie. Zamykam debatę. Kto z państwa jest…

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Przepraszam bardzo, proszę pozwolić mi jeszcze, panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Bardzo dziękuję za głosy w tej debacie. Oczywiście mówiliśmy, jaki mamy wspólny mianownik, bo go mamy. To jest przede wszystkim troska o niczym nie zakłócony pobór opłat, które przeznaczone są przede wszystkim na budowę dróg. Zgadzamy się co do tego, że ten system powinien zostać zastąpiony, bo jest systemem już zużytym technologicznie – to jest poza dyskusją. Natomiast mam jedną uwagę, a w zasadzie dwie. Jedna uwaga natury porządkowej, albo takiej czysto ludzkiej. Zwracam się w tym miejscu do panów posłów, szczególnie z klubów opozycyjnych. Bardzo proszę oddzielić oceny i opinie na temat moich współpracowników, czy Głównej Inspekcji Transportu Drogowego, czy Ministerstwa Infrastruktury, czy wszystkich tych, którzy zajmowali się tym procesem od oceny mojej osoby. Jestem w stanie znieść bardzo dużo, zresztą jesteśmy politykami i jest to wpisane w charakter naszej pracy, wszystko to, co robimy i to, czego żeśmy się podjęli. Natomiast naprawdę sobie nie życzę i wypraszam głęboko, aby mówić, że ktokolwiek gdziekolwiek się doczołgał, bo na pewno osoby, które angażowały się w ten proces przez wiele miesięcy – nie wiele tygodni, ale wiele miesięcy

– zrobiły wszystko, ażeby ten system można było przejąć. Ponadto uważam, że ubliża się tym, którzy stworzyli projekt dzisiaj omawianej ustawy, mówiąc, że przyszedłem z nie swoim projektem. Na tej sali obecne są osoby, które przede wszystkim tworzyły ten projekt. Bardzo więc proszę, abyśmy w tej części, takiej porządkowej, uwzględnili te elementy. O mnie panowie możecie mówić wszystko, natomiast bardzo proszę o szacunek dla moich współpracowników, czy samego pana inspektora i jego współpracowników, czyli pracowników Głównej Inspekcji Transportu Drogowego, czy też Ministerstwa Infrastruktury.

Poza tym co do apelu pana posła Suchonia – panie pośle, ja zapraszam pana i wszystkich tych, którzy wyrażą taką gotowość, do debaty i dyskusji nad systemem poboru opłat – zapraszam do Ministerstwa Infrastruktury, abyśmy tam mogli w sposób nieograniczony czasem ani regulaminem ani procedurami określonymi w Komisji o tym porozmawiać. Uważam, że warto i już cieszę się na tę propozycję. Zapraszam – porozmawiamy o systemie poboru opłat, porozmawiamy i rozwiejemy wątpliwości tych, którzy niestety nie pogłębili swojej wiedzy na temat dyrektywy pakietu mobilności. Bo gdyby pogłębili, gdyby pan poseł Żmijan pogłębił swoją wiedzę, to wiedziałby i rozdzielił dyrektywę o delegowaniu z pakietu mobilności od tej części pakietu mobilności, który m.in. mówi o poborze opłat. Zapewniam pana, że tutaj proceduje się przepisy w tym zakresie w sposób niezakłócony i niezachwiany.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Mówiłem o skuteczności pana ministra.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Tak jak pan widzi pakiet mobilności, dyrektywa o delegowaniu w zakresie, który jest niebezpieczny dla polskich przedsiębiorców na razie nam nie grozi i czekamy jeszcze kilkanaście dni i będziemy mieli ostateczną w tym zakresie odpowiedź. Ale myślę, że ja spokojnie jeszcze zaczekam i poinformuję pana posła o efektach wydarzeń w Brukseli, co do których pan miał tak pesymistyczną ocenę i ocenę postępowania resortu i całego rządu.

Jeżeli mówimy o projekcie technicznym, bo cały czas odwołuję się do słów pana posła Suchonia… Panie pośle, będziemy naprawdę pracowali nad projektem technicznym, nad koncepcją, później projektem technicznym, projektem który zostanie wyceniony, oceniony i ewentualnie zakwalifikowany do realizacji. A jeżeli mówimy o tym, kto to będzie realizował, to jeżeli oczywiście Wysoka Izba przyjmie rozwiązania ustawowe – na pewno będzie to realizowała jednostka kontrolowana przez państwo. Nie wiem, na czym opiera twierdzenie pan minister Grabarczyk mówiąc, że dane operacyjne, które wytworzone są przez system poboru opłat będą gdzieś wypływały, będą przedmiotem jakiejś wymiany i to wymiany między konkurencją przedsiębiorców. Kompletnie tego nie rozumiem, ale mam nadzieję, że kiedy spotkamy się w resorcie – jeszcze raz zapraszam – to wyjaśnimy w szczegółach panu posłowi i wszystkim państwu, którzy zechcą przyjąć to zaproszenie, jak ten system będzie działał i na ile będzie szczelny.

Kiedy powtarzacie państwo tezy o totalnej inwigilacji, to jeszcze raz pytam. Czy system SENT to jest system, który inwigiluje kogokolwiek z państwa? Państwa bliskich, sąsiadów? Czy system SENT to jest ten system i to jest to narzędzie, które pozwala uszczelniać system podatkowy w Polsce? Czy wnosicie państwo, ażeby go znieść i żeby było jak było? Czy rzeczywiście system ten spełniał funkcje, dla których był stworzony? To „było jak było" to też pytanie retoryczne. Żeby już nie przeciągać tej debaty, to stwierdzam, zawieszam… Żeby nie dać szansy panu ministrowi Grabarczykowi na dalszą debatę i dyskusję na ten temat, uznaję, że jest to pytanie retoryczne – czy chcecie państwo, żeby było tak jak było? Ja nie oczekuję na nie odpowiedzi.

Kompletnie nie rozumiem pana posła Żmijana. Panie pośle, nie wiem, czego się pan naczytał. Jak pan mi tutaj mówi o jakichś firmach z Budapesztu, które mają zbudować system – nie wiem, czego się pan naczytał. Ja celowo formułuję to pytanie w taki sposób. Ono jest kompletnie niezrozumiałe pod względem dialektyki.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

A limity na ten cel to ja wymyśliłem?

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Jeszcze raz powtarzam, projekt powstał w Ministerstwie Infrastruktury i przeszedł ścieżkę legislacyjną tak jak każdy projekt rządowy.

Inspektor transportu drogowego będzie dalej… Przepraszam, pan minister Grabarczyk zarzucił mi, że nie wiem, co jest w projekcie ustawy. Panie ministrze, traktuję to jako sposób na debatę parlamentarną i proszę pozwolić, że się do tego nie odniosę. Jedyne, co panu mogę powiedzieć, to przede wszystkim to, że podpiszemy umowę na budowę jądra – Inspekcja Transportu Drogowego dalej zapewnia eksploatację i utrzymanie – na pewno podpiszemy umowę z podmiotem publicznym. Każdy ma prawo żądać pełnych informacji na ten temat, a ten podmiot publiczny gwarantuje to, o czym mówiłem na wstępie, wprowadzając do projektu ustawy. W zasadzie na tym chciałbym zakończyć, podziękować za tę dyskusję…

Panie pośle, nie odjęto mi kompetencji nadzoru nad Pocztą Polską, nad zadaniami, które wykonuje Poczta Polska. Cieszę się z tego i jestem dumny, że Poczta Polska wykonuje swoje zadania w sposób właściwy i prawidłowy, co potwierdzono w dniu wczorajszym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, drodzy państwo, odnotowaliśmy tu w prezydium jedną ważną rzecz – przyjmujemy zaproszenie pana ministra na wizytę jako Komisja.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Zapraszam.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan minister się nie wycofuje z zaproszenia, tak? Panie ministrze, ja bardzo proszę, żeby padło, żeby przyjechała cała Komisja.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Tak, tak jak powiedziałem, panie przewodniczący – zapraszam wszystkich państwa, którzy gotowi są wziąć udział w debacie, tylko w takiej formule, która nie jest… Może to być wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury, żeby było zarejestrowane i zanotowane. Ale jesteśmy również gotowi do debaty i dyskusji w każdym czasie, jeżeli ktoś z państwa, pań i panów posłów życzy sobie dyskusji, informacji na ten temat – jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To ja bardzo proszę sekretariat Komisji Infrastruktury o ustalenie terminu, powiadomienie pań i panów posłów i przyjmujemy zaproszenie na dyskusję. Dziękuję bardzo.

Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania w imieniu Prezydium Komisji.

Proszę państwa, został złożony wniosek o odrzucenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych z druku 3259. Poddaję go pod głosowania.

Kto z państwa jest za odrzuceniem tego projektu, proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciwnego zdania? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

7 głosów za, 15 przeciw, zero wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, wniosek nie uzyskał większości. W związku z obowiązywaniem ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa informuję państwa, że nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne. Takiego wniosku nie słyszę, nie widzę, nikt go nie złożył na piśmie. Wobec powyższego proponuję proszę państwa przystąpić do rozpatrzenia projektu ustawy, jeśli państwo nie mają innych wniosków.

Proszę państwa, jesteśmy przy tytule ustawy. Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych. Czy do tytułu ustawy są jakieś uwagi? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła tytuł ustawy.

Art. 1 ustawy i pierwsze zdanie w art. 1 i zmiana 1, czy są jakieś propozycje państwa posłów? Nie widzę. Przyjęliśmy zmianę 1.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, przepraszam bardzo, czyli zmianami, tak? To ja jednak chciałem zgłosić się, że literami. Zmiana 1 lit. e – otóż proponuję, aby w ust. 1j główny inspektor transportu drogowego podawał do publicznej wiadomości również wartość udzielonego zamówienia wraz z informacją na temat kosztów ewentualnego rozszerzenia zamówienia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wniosek jest w formie pisemnej?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, oczywiście, panie przewodniczący. U nas zawsze wszystko jest w porządku.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Proszę państwa, czyli pan poseł zgłosił poprawkę. Art. 1 pkt 1 lit. 2 pkt 1 nadać brzmienie…

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

„Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie podaje do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informacje o udzieleniu zamówienia, o którym mowa w ust. 1c, podając nazwę firmy albo imię i nazwisko podmiotu, któremu zlecono wykonanie czynności o których mowa w ust. 1c oraz całkowitą wartość udzielonego zamówienia wraz z informacją na temat kosztów ewentualnego rozszerzenia zamówienia albo informację o nieudzieleniu tego zamówienia”.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne ma uwagi jakieś? Nie ma. Dobrze, proszę państwa, poprawka jest poprawna pod względem formalnym. Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki, proszę o podniesienie ręki…

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Przepraszam, jeszcze stanowisko rządu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przepraszam bardzo, stanowisko rządu.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Odnosimy się negatywnie do tego projektu poprawki, ponieważ ust. 1 w lit. 1j jest dosłownie przepisany z obowiązującej ustawy z korektami legislacyjnymi. Tylko z korektami legislacyjnymi. Jest odwołanie do przepisów, zostało skorygowane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czyli rozumiem, że rząd opiniuje negatywnie poprawkę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, ja tylko wyjaśnię, że to jest konsekwencja z naszej strony. Uważamy, że jeżeli wykonawca wybierany jest w niejawnym trybie, to przynajmniej cena powinna być przedmiotem informacji publicznej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, do mikrofonu proszę.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Przepraszam, panie pośle, to jest pomyłka, nie ma trybu niejawnego wyboru.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tryb jest niekonkurencyjny… OK, rozumiem, ale niekonkurencyjny. W związku z tym…

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Jest woluntarystyczny.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jest taki, gdzie są wątpliwości co do podstaw, więc kwota powinna być jawna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa…

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Pytanie można do pana…? Dziękuję. Panie ministrze, to jest dobry moment, niech pan Wysokiej Komisji po prostu wyłoży wyższe racje wyboru podmiotu jako operatora wskazanego… Nazywał pan to jądrem, nieważne. Proszę wykazać, dlaczego nie chce pan zrobić tego w trybie postępowania przetargowego, oferty publicznej. Proszę przekonać Komisję, że wybór w trybie wskazania jest po prostu racjonalny, transparentny, korzystny dla tego systemu, bo to jest kluczowa kwestia w sprawie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, krótko.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Panie przewodniczący, wszystkie argumenty dzisiaj w tej dyskusji zostały przeze mnie przytoczone. Musiałbym powtarzać wszystko to, co dokładnie na ten temat powiedziałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Poddaję pod głosowanie poprawkę nr 2. Kto z państwa jest za jej przyjęciem, proszę o podniesienie ręki? Kto jest przeciwnego zdania? Kto się wstrzymał? Proszę podać wyniki.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

7 głosów za, 14 przeciw, 0 wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, zmiana druga. Czy do zmiany drugiej są uwagi? Biuro legislacyjne.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Sprzeciw wobec przyjęcia.

Legislator Jarosław Lichocki:

Czy pan poseł Suchoń zgłasza skreślenie…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Nie, nie zgłaszam poprawki na tym etapie, dziękuję.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję. W zakresie zmiany nr 2 mamy uwagi różnego charakteru. Otóż, zaczynając może od uwag o charakterze systemowym. W ust. 4 zawarto upoważnienie do wydania rozporządzenia. Wnioskodawcy proponują, aby w drodze rozporządzenia wyznaczany był podmiot wyznaczony, a także by był określony zakres realizowanych przez niego usług. Mamy pytanie do wnioskodawców o przyczyny wyboru tego rodzaju aktu wykonawczego w sytuacji, w której rozporządzenie powinno mieć przepisy o charakterze generalnie abstrakcyjnym oraz czym będzie się różnił ten zakres realizowanych usług przez podmiot wyznaczony od zakresu wskazanego w ust. 1.

Na końcu ust. 9 uwaga o charakterze redakcyjnym, należy uzupełnić skrót podmiotu wyznaczonego. I tu jeszcze mamy uwagę o charakterze systemowym. Otóż ustawa z dnia 21 lutego 2019, tzw. ustawa nowe RODO dodaje podobny artykuł w ustawie o drogach publicznych, w związku z tym proponujemy, aby te zmiany, które zostały ujęte w art. 13…, były określone w ustępach odpowiednio od 1k do 1t. Dziękuję uprzejmie.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Te zapisy wynikają z obecnie obowiązujących przepisów, ale o szczegółach opowiedzą osoby, które pracowały w ministerstwie nad tym projektem wbrew wcześniejszym opiniom posła opozycji. Bardzo proszę, pan dyrektor Waszkiewicz, pani dyrektor Krupa, ewentualnie pan minister Gajadhur, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Proszę państwa, w kwestii poruszonej przez legislatorów. W kwestii pierwszej, dlaczego w drodze rozporządzenia – taki sposób uregulowania sytuacji i prawa wyłączności jest już przewidziany w istniejących przepisach prawa, więc stosujemy sprawdzone już rozwiązania. Ponadto przewidziane jest w prawie zamówień publicznych poprzez bezpośrednie wskazanie, że może to być w formie aktu delegowanego. Dziękuję bardzo w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak. I dalej.

Dyrektor departamentu w MI Jarosław Waszkiewicz:

Podmiot wyznaczony – oczywiście uwagę przyjmujemy, a jeśli chodzi o nowe RODO, jak najbardziej też pozostawiamy państwu sposób uwzględnienia w tym dokumencie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie mecenasie, proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

To prosilibyśmy o takie upoważnienie Komisji dla Biura Legislacyjnego do dokonania koniecznych korekt o charakterze redakcyjno-legislacyjnym.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, oczywiście, macie panowie takie uprawnienie od zawsze, ale rzeczywiście dzisiaj tego nie powiedzieliśmy na samym początku. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Chciałbym w tym miejscu skierować pytanie o głębsze uzasadnienie, panie ministrze. Ponieważ ten podmiot wyznaczony pojawia się dlatego… W swoim uzasadnieniu używał pan argumentów, że jest to usługa powszechna. Jakby odwrócona sytuacja i zupełnie nieprzysta jąca do faktów. Dlatego, że usługa powszechna związana z ewentualnym podmiotem wyznaczonym to jest ta, która jest po stronie państwa – zobowiązanie wobec społeczeństwa, wykonanie usługi powszechnej dla ludzi. To jest zwykła działalność komercyjna, ona nie ma… Ona ma tylko i wyłącznie w swoim określeniu „powszechna" jedynie dlatego, że obowiązuje wszystkich, którzy dokonują przewozu albo korzystają z naszych dróg. W związku z tym proszę doprecyzować, panie ministrze, skąd się bierze to powiązanie podmiotu wyznaczonego do opracowania, przygotowania całego systemu zaprojektowania i wdrożenia itd. systemu poboru opłat w powiązaniu właśnie z tytułem wyznaczonego podmiotu. Bo ma się to nijak do tego, że to jest tylko powszechne w sensie, że dotyczy wszystkich, którzy korzystają z dróg. Ale to nie jest obowiązek państwa wobec społeczeństwa. Proszę tutaj jaśniej o uzasadnienie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze?

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, w związku z tym, że pan przewodniczący Żmijan imputuje mi zdania, których nie wypowiedziałem na temat usługi powszechnej, podmiotu wyznaczonego, żeby już nie dawać okazji do kolejnych nadinterpretacji moich wypowiedzi, proszę panią dyrektor Krupę o odpowiedź. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani dyrektor, udzielam pani głosu.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Dziękuję, panie przewodniczący. Tak jak powiedział pan minister, ani w ustawie, ani w rozmowie ja też dzisiaj ani nie przeczytałam ani nie usłyszałam słowa „usługa powszechna". Podmiot wyznaczony jest to…

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

To proszę odsłuchać wypowiedź pana ministra.

Zastępca dyrektora departamentu w MI Agnieszka Krupa:

Dobrze, jak wrócimy, to odsłuchamy. Natomiast wydaje mi się, że mam dobrą pamięć, na pewno tego nie słyszałam. Jeżeli chodzi o rozwiązania przewidziane w ustawie, to w ustawie wpisano możliwość wydania aktu delegowanego w postaci rozporządzenia, które będzie wskazywało podmiot wykonujący specyficzną rzecz. A tą specyficzną rzeczą jest właśnie to jądro systemu. Czyli ten podmiot będzie odpowiedzialny za budowę systemu teleinformatycznego. Cała kwestia eksploatacji nie jest już przedmiotem regulacji i będzie w kompetencjach GITD. Ten podmiot – czyli de facto możemy powiedzieć, że ten podmiot będzie wyznaczony do incydentalnego zadania, które jest zadaniem państwa. System teleinformatyczny będzie m.in. zbierał te dane, które są w gestii zainteresowania innych organów, co nie oznacza, że to oczywiście będzie inwigilacja. Będą zbierane tylko te dane, które są potrzebne do poboru opłat i na to już wskazują obecne przepisy, m. in. ustawy o transporcie drogowym. W związku z tym, że jest to system specyficzny, który jest szczególny dla państwa, może być realizowany tylko przez jeden podmiot. Przez jeden szczególny podmiot, który zostanie do tego wyznaczony. I tylko te regulacje są zawarte w ustawie. Nie zmieniamy żadnych innych regulacji, jeżeli chodzi o zakres pozyskiwanych danych. Nie wprowadzamy żadnych usług powszechnych. Ustawa przewiduje tylko i wyłącznie możliwość wyznaczenia podmiotu – tego jednego podmiotu, który będzie w stanie wykonać tę specyficzną usługę, jaką jest zbudowanie jądra systemu do poboru opłat współpracującego z innymi systemami państwowymi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

To pytanie zadaję konsekwentnie – to dlaczego nie dołączyliście państwo rozporządzenia do tego projektu ustawy, zgodnie z zasadami techniki stanowienia prawa?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani dyrektor? Kto odpowie?

Zastępca dyrektora departamentu w MI Agnieszka Krupa:

Z punktu widzenia legislacyjnego jest to tylko i wyłącznie możliwość. Gdyby ustawa przewidywała obligo – tak, oczywiście mielibyśmy obowiązek dołączenia rozporządzenia. W związku z tym, że jest to rozwiązanie fakultatywne, które może zaistnieć w przyszłości, ale nie musi, nie ma obowiązku dołączania projektu aktu wykonawczego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czyli rozumiem, że po prostu wszystko jest OK. Proszę państwa, jeżeli chodzi o poprawkę – było pytanie i było wyjaśnienie. Było upoważnienie jeśli chodzi o zapisy. Innych w zasadzie kwestii nie było w tej poprawce, wobec tego jest to poprawka w tym momencie legislacyjna. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia tej poprawki? Nie widzę. Zatem przyjęliśmy. Nie ma sprzeciwu? Nie ma sprzeciwu. Po wyjaśnieniu pana ministra pozostała tylko poprawka legislacyjna.

To była zmiana 2 drodzy państwo, teraz przechodzimy do zmiany 3. Czy do zmiany 3 są uwagi? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, zmiana 3 to jest właśnie clou programu, które stanowi delegacja dla głównego inspektora transportu drogowego do traktowania systemu jako rezerwuaru informacji dla służb specjalnych. Panie ministrze, jeżeli pan minister twierdzi,

że przekazywanie danych na wniosek – do czego dzisiaj służby mają prawo – jest dokładnie tym samym, czym pobieranie samodzielne przez służby danych z systemu teleinformatycznego w formule on-line bez żadnego nadzoru gestora danych, no to ja panu ministrowi spieszę wyjaśnić, że różnica jest taka, jak pomiędzy komunikacją systemem znaków dymnych, a komunikacją za pomocą Internetu. Dokładnie taka jest różnica, panie ministrze. Ten przepis, który państwo… Znaczy nie wierzę, że pan minister osobiście, bo nie wierzę w to, że pan minister chce inwigilować Polaków, ale ktoś panu ministrowi musiał podsunąć ten przepis, ktoś, kto panu ministrowi źle życzy. Ten przepis jest po to, żeby za pomocą właśnie tego systemu poboru opłat służby mogły inwigilować Polaków i na to nie ma naszej zgody. Ja rozumiem teraz – wydaje mi się, że rozumiem – dlaczego ukryta jest cena za wykonanie tego jądra. Otóż pani dyrektor, tak przypadkiem, ale powiedziała nam wszystkim, że właśnie to jądro będzie gromadziło informacje, które będą wykorzystywane przez różne inne podmioty. Prawdopodobnie właśnie o to w tym wszystkim chodzi. Permanentna, totalna inwigilacja.

Składam poprawkę dotyczącą skreślenia zmiany 3 w art. 1 i muszę powiedzieć, panie ministrze, naprawdę, tak jak panu ministrowi pomagaliśmy choćby w przypadku tej złej ustawy o badaniach technicznych – wszyscy wiemy, jak to się skończyło – tak pomagamy tę ustawę również doprowadzić do stanu cywilizowanego. Panie ministrze, apeluję, zatrzymajmy ten szaleńczy pęd służb specjalnych do spoglądania Polakom wszędzie. Już nie tylko pod kołdrę, ale znacznie głębiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo. Jeszcze pan poseł Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

W tej samej kwestii. Panie ministrze, byłem właśnie bardzo zdziwiony, kiedy pan okazał irytację na moje słowa, kiedy powiedziałem, że pan po prostu przyszedł z nie swoim projektem. W tym właśnie kontekście. Zupełnie niepotrzebnie odwołuje się pan do swoich pracowników, bo nie słyszałem ani ja osobiście, ani nikt z posłów nie skierował niczego pod adresem podległych panu pracowników. Doskonale wiemy, że pracownicy wykonują pana dyspozycje, albo w tym przypadku ministra finansów. Bardzo proszę, panie ministrze, zupełnie niepotrzebne słowa, czy pan sobie życzy, czy nie – to jest komisja sejmowa, chciałem panu o tym przypomnieć i posłowie mają określone prawa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ale to raczej komentarz, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Nie, do tych słów się nie będę odnosił. Natomiast chciałem się odnieść do słów pana posła Suchonia. Panie pośle, tutaj się nic nie zmienia. W chwili obecnej, tak jak przed dwoma laty, jak przed pięcioma laty, jak przed ośmioma laty operator systemu zbierał konkretne informacje opisane w ustawie. Żadnych informacji innych dodatkowo. Mówimy w tym przepisie o konkretnych informacjach, które zbierane są w związku z poborem opłat. Nic się tutaj nie zmienia. Przez cały czas funkcjonowania systemu poboru opłat, bez względu na to, czy Prawo i Sprawiedliwość było w opozycji, czy dzisiaj tworzy większość parlamentarną, służby miały prawo dostępu do informacji zebranych przez operatora systemu.

Otóż powiedziano o tym, że będą jakieś dodatkowe dane zbierane na potrzeby służb – to jest absolutna nieprawda. I to jest, przepraszam, nieprawda, to jest nadinterpretacja proponowanych rozwiązań, ale też szczególnie tych istniejących, bo tak naprawdę w zmianie 3 praktycznie powielone są albo zawarte są dzisiaj obowiązujące przepisy. Jeszcze raz powtarzam, służby zawsze mogły, mogą i będą mogły zwrócić się o udostępnienie danych zebranych w związku z realizacją konkretnego zadania. Tym konkretnym zadaniem jest pobór opłat za przejazd samochodami ciężarowymi powyżej 3,5 t po wyznaczonych odcinkach dróg krajowych. Myślę, że to praktycznie wszystko. To nie jest tworzenie, panie pośle, czegoś służącego do zbierania dodatkowych informacji na potrzeby służb. Główny inspektor transportu ma udostępnić i ma prawo również dysponować danymi, które są pochodną wykonywania tej podstawowej funkcji. A kiedy pań-

stwo w części dyskusji, debaty nad projektem ustawy zarzucaliście, że mówiłem o tym, że występowały problemy z udostępnieniem informacji – absolutnie tak nie powiedziałem, mówiłem tylko, że problemem jest kilkustopniowe oczekiwanie czy kilkustopniowy proces dostępu do tych danych. Dostęp zawsze był, bo operator systemu nie miał prawa i nie może odmówić służbom dostępu do tych danych, bez względu na to, czy ministrem był minister Grabarczyk, czy byli to kolejni ministrowie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Został zgłoszony wniosek o skreślenie poprawki…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, przepraszam.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję pod głosowanie poprawkę nr 3 skreślić.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, ale tu… Bo trzeba…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Kto z państwa jest za przyjęciem wniosku proszę o podniesienie ręki.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, tu trzeba sprostować to, co pan minister powiedział, bo to jest półprawda.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Kto jest przeciwnego zdania? Kto się wstrzymał? Proszę podać wyniki.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

6 głosów za, 15 przeciw, 0 wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprawka nie uzyskała większości. Czy ktoś jest przeciw co do przyjęcia art. 1?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Sprzeciw, panie przewodniczący. Chcę powiedzieć, że…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Poddaję pod głosowanie sprzeciw pana posła. Kto jest za przyjęciem sprzeciwu proszę o podniesienie ręki.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Zamykanie dyskusji przy kwestiach inwigilacyjnych, panie przewodniczący, to nie jest dobry pomysł.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Kto jest przeciwnego zdania? Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo. Proszę podać wyniki.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

6 głosów za, 14 przeciw, zero wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem, że art. 1 został przyjęty.

Przechodzimy do art. 2. Czy są uwagi do art. 2? Nie ma uwag do art. 2. Panie ministrze? Do art. 2 nie ma uwag, przyjmujemy art. 2. Czy jest sprzeciw co do jego przyjęcia? Nie ma. Przyjęliśmy art. 2.

Artykuł 3. Czy jest sprzeciw co do…? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jest poprawka, panie przewodniczący. Otóż biorąc pod uwagę te wszystkie argumenty, które przedstawiliśmy i kwestie tej inwigilacji… Panie ministrze, to nie jest tak, że się nic nie zmienia. Dzisiaj każdy funkcjonariusz musi wystąpić o informację i tę informację otrzyma na wniosek. Natomiast to, co państwo wkładacie po kolei do kolejnych ustaw… Ja widzę, że pan minister jest wprowadzony w błąd. Więc będę cały czas pana mini-

stra z błędu wyprowadzał. Dzisiaj wprowadzacie przepisy, które umożliwią funkcjonariuszom, każdemu funkcjonariuszowi wgląd on-line i inwigilowanie Polaków on-line. I na to nie ma zgody. Panie ministrze, ja zapraszam bardzo serdecznie pana do klubu Nowoczesna, gdzie mam swoje biuro i ja panu wytłumaczę, jaka jest różnica. A różnica jest taka, jak pomiędzy – tak jak powiedziałem – przesyłaniem informacji znakami dymnymi, a przesyłaniem informacji w Internecie. To, co jest dzisiaj, wymaga wniosku, wymaga jakiejś kontroli. Natomiast to, co państwo wprowadzacie, będzie pozbawionym kontroli systemem totalnej inwigilacji Polaków. I na to nie ma zgody.

W związku z tym kolejnej wnoszę również o przyjęcie poprawki, aby opóźnić wejście ustawy w życie na 1 stycznia 2021 r., żebyśmy mieli czas zatrzymać te niekorzystne zmiany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poproszę na piśmie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, zawsze na piśmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, proszę bardzo, panie ministrze. Bo pan minister się zgłosił, tak?

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Tak, bardzo proszę. Panie pośle, dalej widzę absolutne niezrozumienie. Żaden funkcjonariusz w tym państwie, poza operatorem tego systemu, czyli Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, nie będzie miał dostępu on-line do tych danych. Z żadnych przepisów to nie wynika. Natomiast pragnę panu, panie pośle… Cytuję istniejący zapis w ustawie o transporcie drogowym. Istniejący zapis, panie pośle. I proszę to skojarzyć z tym zapisem, który mamy w art. 13… Czyli w trzeciej zmianie. Czytam obowiązujące przepisy: „Główny Inspektor Transportu Drogowego może wyrazić zgodę na udostępnienie za pomocą środków komunikacji elektronicznych danych, o których mowa w art. 55a ust. 1 podmiotom, o których mowa w ust. 1 punkt…”, itd. „bez konieczności składania pisemnych wniosków, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem lub zakresem wykonywanych zadań”.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

To w ubiegłorocznej nowelizacji… Proszę nie wprowadzać w błąd.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Proszę państwa, to są obowiązujące przepisy. Jaki błąd, panie…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Drodzy państwo, taka jest miła atmosfera dzisiaj, słońce świeci, wiosna nadchodzi, a my mówmy do mikrofonów w kontekście konkretnych zapisów.

Została zgłoszona 4. poprawka. Poddaję ją pod głosowanie w tej chwili. Poprawka jest pod względem formalnym w porządku, wobec tego kto z państwa jest za przyjęciem poprawki 4, która brzmi następująco: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021”, proszę o podnoszenie ręki.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Panie ministrze, ten przepis to pana rząd wprowadził.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Kto jest przeciwnego zdania? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

6 głosów za, 13 przeciw, 0 wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprawka nie uzyskała większości.

Proszę państwa, czy do całości projektu ustawy są jeszcze uwagi? Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Dziękuję. Panie ministrze, pytanie przed końcowym głosowaniem nad całością. Proszę, pytam o podmiot wyznaczony. W świetle przyjętej, uchwalonej w takim kształcie ustawy ten podmiot wyznaczony będzie powołany w drodze rozporządzenia, czy w innym trybie? Proszę udzielić odpowiedzi na to pytanie. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

W trybie rozporządzenia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Drodzy państwo, wobec tego co do całości projektu ustawy, czy jest sprzeciw co do przyjęcia całości projektu ustawy?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, jest sprzeciw, panie przewodniczący

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jest sprzeciw. Wobec tego poddaję pod głosowanie. Kto z państwa jest za przyjęciem projektu ustawy, proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciwnego zdania? Kto się wstrzymał? Proszę podać wyniki.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

13 głosów za, 6 głosów przeciw, 0 wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Drodzy państwo, pozostaje nam jeszcze wybór posła sprawozdawcy.

Poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Ja bym chciał zgłosić pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Podejmuję się tej roli, ale jeszcze pan minister, tak?

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Pragnąłbym podziękować wszystkim państwu za tę dyskusję, debatę, a pracownikom Ministerstwa Infrastruktury, Departamentu Dróg Publicznych, Departamentu Prawnego oraz głównemu inspektorowi transportu drogowego i jego zespołowi za przygotowanie projektu ustawy. Dziękuję bardzo. Dziękuję za tę dyskusję, dziękuję za przyjęcie przez Komisję projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są inne zgłoszenia? Nie ma. Czy mogę uznać, że państwo uznali, że mogę być tym sprawozdawcą, tak? Dziękuję bardzo. Bardzo dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.